

第三人  
对船东  
互保协  
会的直  
接诉讼  
制度研  
究

学校编码: 10384

分类号\_\_\_\_\_密级\_\_\_\_\_

学号: 200308185

UDC\_\_\_\_\_

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

第三人 对 船东 互保 协会的 直接  
诉讼 制度 研究

The Third Party's Right of Direct  
Action against the P&I Club

林 春 红

林  
春  
红

指导教师姓名: 徐崇利 教授

专 业 名 称: 法 律 硕 士

论文提交日期: 2006 年 9 月

论文答辩时间: 2006 年 月

学位授予日期: 2006 年 月

指  
导  
教  
师  
:  
徐  
崇  
利  
教  
授

答辩委员会主席:\_\_\_\_\_

评 阅 人:\_\_\_\_\_

厦  
门  
大  
学

2006 年 9 月

# 厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。  
本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文产生的权利和责任。

声明人（签名）：

年 月 日

# 厦门大学学位论文著作权使用声明

本人完全了解厦门大学有关保留、使用学位论文的规定。厦门大学有权保留并向国家主管部门或其指定机构送交论文的纸质版和电子版,有权将学位论文用于非赢利目的的少量复制并允许论文进入学校图书馆被查阅,有权将学位论文的内容编入有关数据库进行检索,有权将学位论文的标题和摘要汇编出版。保密的学位论文在解密后适用本规定。

本学位论文属于

- 1、保密（ ），在 年解密后适用本授权书。
- 2、不保密（ ）

(请在以上相应括号内打“√”)

作者签名: \_\_\_\_\_ 日期: \_\_\_\_\_ 年 月 日

导师签名: 日期: 年 月 日

## 内 容 摘 要

在被保险人致第三人损害而产生了赔偿责任的情况下,为了有效地维护第三人的利益,国际海事立法以及许多国家的立法都规定了,在某些情况下,第三人可以直接起诉保险人,要求其给予赔偿。因船东互保协会通常财力雄厚,信誉良好,允许第三人直接向其索赔,无疑使第三人的权益更易实现。而在被保险人破产、解散、清盘或无力偿付的情况下,允许第三人向保险人求偿,更成为实现第三人权益的惟一途径。但第三人获得对船东互保协会的直接诉权在实践中仍面临着许多的障碍,一方面,合同的相对性原理以及保赔保险合同中规定的某些保险条款,最典型的如“先付条款”等,在法律效果上显然都是与第三人直接诉权相抵触的;另一方面,由于保赔保险具有的特殊性质以及船东互保协会自身的影响力,使得船东互保协会在一些国家仍享受到各种特殊待遇,或多或少地影响着立法者的决策。在这种情况下,是应当优先保护第三人的利益,还是坚守一些传统的理论,又或是侧重保护某一行业及利益集团的利益,各国根据其国情的不同,做法亦有不同。

本文首先简要介绍保赔保险的产生背景、基本原理、基本内容、保赔保险的发展脉络及趋势,考查世界各国、尤其是发达国家这一领域的相关立法和研究成果;接着通过比较分析的研究方法,找出我国立法及法律实践上与国际以及发达国家间的差距;并以此为切入点,对我国今后相关法律、法规的制定和完善,提出自己的建议,探讨如何通过理性的制度设计,使保赔保险领域的第三人直接诉权制度既能发挥保护第三人利益的功能,又能兼顾船东互保协会的利益,同时起到减少海上事故所造成的损失以及降低海上事故发生的可能性等方面的作用,从而更好地促进我国保赔保险业的持续发展。

**关 键 词:** 保赔保险; 第三人直接诉讼; 船东互保协会; 抗辩权

厦门大学博硕士论文摘要库

## ABSTRACT

Many countries authorize a third party's right to direct sue an insurance company. Also international conventions as the CLC 1969, the HNS and some other conventions recognize the right of direct action against the insurer. The stand of the injured party is the right to full reparation of damages. Based on tort law they can claim reparation from the tortfeasor but due to the risk of insolvency or even fraud they prefer to address the insurer. So the rationale behind this right was to protect the interest of the injured party. The insolvency of the insured should not have negative effects on the person whom he has already caused damage to. But we can see the idea of a direct action is contrary to what the important general principle -- the privity of the contract expresses: a person who is not party to a contract cannot benefit from it nor can he be burdened by a contract to which he is not a party. Actually the idea of a direct action is defended as being a derogation from the principle of privity of contract but a derogation that represents a remedy to the negative effects of this theory.

By comparing the relevant provisions in the laws of UK, America, France and other countries and some international conventions, as well as through a briefly discussion of the nature of a P&I Club in providing coverage for sea incidents, this thesis analyzes the importance of the establishment of the direct action against the P&I club and how it should be established, as we see the right to direct action is an important instrument to help the injured party to be reimbursed, and ship owners and P & I Clubs will profit from the introduction of this right in the long run. This system will serve both the law and economics. First of all the number of judicial actions can be reduced. In the case of compulsory insurance, the income of the P & I Clubs will increase with the number of the members. If there still remains a lack of money because of higher expenses, the members will be willing to contribute as they profit from the right to direct action indirectly. Another strong argument for it is that the right to direct action adds to the standards on vessels and will be a factor lowering the number of incidents.

Another main discussion is the policy defenses that can be opposed to a third party. First there are the defenses that the tortfeasor himself can invoke against the injured person. These defenses concern the rules that lead to the liability of the insured, i. e. the liability that the insurer promised to cover. Secondly, are the defenses that are based on the insurance contract. Those defenses can clearly distinguish between two groups: those terms that can be seen as contractual preconditions for the right of direct action to exist and then the defenses that limit the scope of the insurance cover. Under the first, this thesis will concentrate on the arbitration clause, the payment clause and the limitation clause. This thesis will discuss whether or not the underwriter can re-litigate on the liability of his member and the possibility for the P & I Clubs to rely on the legal limitation of liability that is granted to ship owners. The aim of the study of the defenses of the liability insurers is to analyze the rights of third parties under a direct action against liability insurers. The rule that apply to the direct actions is it claims both to protect the injured party and to avoid the insurance companies taking on the full liability of their members themselves. We could see from the decision of the legislature and the court that between the protection of the weaker party and the interests of the P & I Clubs, the jurisprudence clarity and the justice which one takes the lead over the other

**Key words:** Direct Action; Defenses; P&I; Club

缩 略 语 表

全 称	缩 略 语
《1969 年国际油污损害民事责任公约》	《CLC1969》
《1969 年国际油污损害民事责任公约 1992 年议定书》	《1992 年议定书》
《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》	《2001 年燃油公约》
《1996 年国际海上运输有害有毒物质的损害责任和赔偿公约》	《HNS1996》
《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约的 2002 年议定书》	《雅典公约 2002 年议定书》
中国船东互保协会	中船保
Oil Pollution Act 1990	OPA1990
《海事诉讼特别程序法》	《海诉法》
船东互保协会	协会
苏格兰和英格兰法律委员会	法律委员会
苏格兰和英格兰法律委员会联合公报	联合公报



厦门大学博硕士论文摘要库

## 目 录

前 言 .....	1
第一章 保赔保险概述 .....	2
第一节 保赔保险简介 .....	2
第二节 船东互保协会的发展 .....	3
第三节 责任保险 .....	5
一、责任保险的发展趋势和强制责任保险 .....	5
二、责任保险和补偿保险 .....	7
第二章 赋予第三人直接诉权的必要性 .....	9
第三章 第三人直接诉权的法理分析 .....	11
第一节 合同相对性原理的突破 .....	11
第二节 第三人直接诉权的法理基础 .....	12
一、第三人利益合同说 .....	13
二、权利转移说 .....	14
三、法定权利说 .....	15
第四章 第三人直接诉权的现状和发展趋势 .....	16
第一节 国际公约及惯例的相关规定 .....	16
一、1992 修订的《1969 年国际油污损害民事责任公约》 .....	16
二、《2001 年国际燃油污染损害民事责任公约》 .....	16
三、《1996 年国际海上运输有害有毒物质的损害责任和赔偿公约》 .....	17
四、《1974 年海上旅客及其行李运输雅典公约的 2002 年议定书》 .....	17
第二节 外国法的相关规定 .....	18
一、美国有关第三人直接诉权的立法 .....	18
二、法国有关第三人直接诉权的立法 .....	20
三、比利时有关第三人直接诉权的立法 .....	20
四、斯堪的纳维亚地区有关第三人直接诉权的立法 .....	21

五、英国有关第三人直接诉权的立法·····	22
六、阿根廷有关第三人直接诉权的立法·····	24
<b>第五章 船东互保协会的抗辩权</b> ·····	25
第一节 “先付条款”的抗辩·····	26
第二节 “仲裁条款”的抗辩·····	30
第三节 超过时效期间的抗辩·····	32
第四节 被保险人违反保险合同的抗辩·····	32
一、被保险人的故意恶行·····	33
二、被保险人未支付保费·····	34
三、其他抗辩事由·····	35
第五节 小 结·····	36
<b>第六章 船舶油污损害赔偿中的第三人直诉制度</b> ·····	38
第一节 国际油污立法中的第三人直诉制度·····	38
一、《CLC1969 / 1992》体制下的第三人直诉制度·····	38
二、其他公约规定的第三人直诉制度·····	39
第二节 美国《OPA1990》体系下的第三人直诉制度·····	39
第三节 我国的油污立法中的第三人直诉制度·····	41
第四节 完善我国油污强制责任保险制度·····	42
<b>结 论</b> ·····	44
<b>参考文献</b> ·····	45

## CONTENTS

<b>Preface</b> .....	1
<b>Chapter 1 Generality of the protection and indemnity insurance</b> ..	2
<b>Subchapter 1 The introduction of the protection and indemnity insurance</b> ....	2
<b>Subchapter 2 The develop of P&amp;I club</b> .....	3
<b>Subchapter 3 Liability Insurance</b> .....	5
Section 1 The trend of the liability insurance and compulsory liability insurance.....	5
Section 2 liability insurance and Indemnity Insurance.....	7
<b>Chapter 2 The necessity of the right of direct action for third party</b> .....	9
<b>Chapter 3 The Nomological Analysis of the third party's right of direct action</b> .....	11
<b>Subchapter 1 The principle of the privity of contract</b> .....	11
<b>Subchapter 2 The nomological bases of the third party's right of direct action</b> .....	12
Section 1 The theory of contract with interest of a third party .....	13
Section 2 The theory of legal right .....	14
Section 3 The theory of Right Subrogation .....	15
<b>Chapter 4 The current situation and trend of the third party's right of direct action</b> .....	16
<b>Subchapter 1 The third party' right of direct action in international law</b> .....	16
Section 1 Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 29 November 1969.....	16
Section 2 International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001.....	16
Section 3 International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea,1996.....	17

Section 4	Protocol of 1976 to The Athens Convention Relating to The Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974.....	17
<b>Subchapter 2</b>	<b>The third party' right of direct action in foreign law .....</b>	<b>18</b>
Section 1	The third party' right of Direct action in American law .....	18
Section 2	The third party' right of Direct action in French law.....	20
Section 3	The third party' right of Direct action in Belgian law .....	20
Section 4	The third party' right of Direct action in Scandinavian law .....	21
Section 5	The third party' right of Direct action in English law.....	22
Section 6	The third party' right of Direct action in Argentine Law.....	24
<b>Chapter 5</b>	<b>The defenses for the P&amp;I club .....</b>	<b>25</b>
<b>Subchapter 1</b>	<b>“Pay to be paid” clause .....</b>	<b>26</b>
<b>Subchapter 2</b>	<b>Arbitration clause .....</b>	<b>30</b>
<b>Subchapter 3</b>	<b>Limitation period .....</b>	<b>32</b>
<b>Subchapter 4</b>	<b>Policy defenses.....</b>	<b>32</b>
Section 1	The willful misconduct .....	33
Section 2	Non-payment of the premium .....	34
Section 3	Other defenses .....	35
<b>Subchapter 5</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>36</b>
<b>Chapter 6</b>	<b>The third party' right of direct action in oil pollution compensation system .....</b>	<b>38</b>
<b>Subchapter 1</b>	<b>The third party's right of direct action in international law of oil pollution.....</b>	<b>38</b>
Section 1	The third party' right of direct action in CLC1969/1992.....	38
Section 2	The third party' right of direct action in other international law .....	39
<b>Subchapter 2</b>	<b>The third party' right of direct action in OPA1990 .....</b>	<b>39</b>
<b>Subchapter 3</b>	<b>The third party' right of direct action in Chinese law of oil pollution .....</b>	<b>41</b>
<b>Subchapter 4</b>	<b>Perfecting the compulsory liability insurance of oil pollution in China .....</b>	<b>42</b>
<b>Conclusion</b>	<b>.....</b>	<b>44</b>
<b>Bibliography</b>	<b>.....</b>	<b>45</b>

## 前 言

在海商法中，受害第三人对保险人直接提起诉讼，是一种独特的法律制度，其主要在于实现保护受害第三人的利益，节省诉讼成本等目的。损害发生后，受害人可以根据侵权法或合同法的相关规定向加害人请求赔偿。但是在出现作为加害人的被保险人已经破产或因损失巨大被保险人无力清偿或怠于赔偿等情况下，第三人将无法从其处获得赔偿而只能希望从财力雄厚的加害人的保险人处获得赔偿。由于被认为是典型的补偿性质的保赔保险以及保赔保险人（即船东互保协会）所具有的不同于一般商业保险的特殊性质，成为第三人对船东互保协会直接诉讼的一大障碍。保赔保险最初以填补被保险人对第三人承担损害赔偿责任所受到的损失为基本目的，其所保护的对象是被保险人。然而，随着航运事业的发展，法律社会化运动和公民维权意识的提高，保赔保险的理念发生了明显变化，最直接的体现就是，越来越多的国际、国内相关海事立法相继赋予了第三人直接起诉保险人的权利。赋予第三人直接请求权，是在保赔保险领域对第三人利益的保护带有革命性的举措，保赔保险的理念发生了根本性的改变，即第三人可以直接以保险人为损害赔偿的对象，使其利益得到切实有效的保护。

在航运事故造成的损失，其中包括海洋生物与渔业资源损失、环境污染损失、航道受阻损失、打捞残骸损失、旅游收入损失等等的损失越来越巨大的今天，固守传统的保赔保险的理赔方式，不仅无法使受害方的赔偿得以实现，也无法及时制止事故造成的损失进一步扩大。正因如此，如何实现对第三人利益的有效保护以及对海上环境污染等问题及时有效的处理，正获得国内外越来越广泛的关注。但令人遗憾的是，我国关于海上责任保险领域的第三人直接诉讼制度的立法几乎还是空白，而理论界对这一问题的研究也不多见。鉴于此，笔者拟就如何有效保护海上事故的受害人的利益中最为核心的第三人直接诉权问题作一探索。

## 第一章 保赔保险概述

### 第一节 保赔保险简介

保赔保险是一种保险人就被保险人对第三人承担责任而遭受或将要遭受的损失予以赔偿的保险形式。目前,大多数的船东或经营人、租船人等对其所有或占有、管理、经营、租用等的船舶的潜在责任风险,都会向船东互保协会(Protection & Indemnity Club)投保,所成立的保险合同,习惯上称为“保赔保险合同”。保赔保险的由来主要在于普通商业保险无法完全满足船东的需要。例如,1/4 碰撞责任、超出船舶价值的碰撞责任(Excess Collision Liability)、船东对第三人人身伤亡之赔偿责任以及船舶不适航所造成的货损责任等,都不属于普通商业保险的承保范围,但这些责任对于船东而言却往往是非常重大的。因此,为分散风险,船东互保性质的组织——船东互保协会(又称保赔协会)开始承保保赔保险业务。

保赔保险所承保的责任风险根据传统的分类,可分为保障(Protection)和赔偿(Indemnity)两大类。“保障”是指保障船东的利益,使其不受损害,比如对船舶保险不承保的碰撞责任、人身伤亡的责任、清理沉船沉物的责任、油污责任等的承保。“赔偿”是指承保船东的货物赔偿责任,比如对货物丢失、短少的责任,残损货物的处理费用,因无人提货而产生的责任和费用,因签发联运或转船提单而产生的责任进行承保。随着航运业的发展、船东面临的责任风险种类不断出现,船东互保协会承保范围也因此不断扩大,但这种对责任风险的传统划分方式仍然被一些船东互保协会所沿用,如挪威的 SKULD 保赔协会的五级分类为 Class I: 保障(Protection); Class II: 赔偿(Indemnity); Class III: 战争风险(War Risks); Class IV: 运费、滞期费和抗辩(Freight, Demurrage and Defense); Class V: 罢工风险(Strike Risks)

以上不难看出,无论是保障类保险还是赔偿类保险,保赔保险制度设计之初强调的就是保护船东的利益免受损失,保赔保险合同的双方当事人并没有考虑过船东互保协会应当对受害第三人直接承担责任。因此,第三人的这一权利只能通过立法来保证实现。

## 第二节 船东互保协会的发展

在国际上，共同保险组织船东互保协会（又称保赔协会）是海事保险中责任险的最主要的承保人，其市场份额按承保船舶总吨位计算达到了 95%。它是由船东们自愿成立的一种互相保险的组织，其会员各自交纳保险费，共同分担各个会员所应承担的船东责任的损失赔偿额。

作为第三人对船东互保协会直接诉讼中的被告，船东互保协会的利益与这一制度息息相关。鉴于船东互保协会对一国航运事业的重要影响，其对第三人直诉制度的强烈反对，自然会成为立法者考量的重要因素。而要理解为什么船东互保协会对第三人的直接诉讼有如此强烈的反对，其反对的理由又能获得一些立法者的支持，就需要考察船东互保协会的起源、性质、以及其在承保方面所扮演的角色。船东互保协会产生于 19 世纪中叶的英国，在英国法院规定船舶碰撞责任不再是海上的自然风险之一而被排除在船舶险承保范围之后，船东们便被迫去寻找新的方式来为这种海上运营风险提供保障。最后集中几个船东的资源以提供相互保护的船东互保协会的形式被各国普遍吸收，并相应地本土化。经过一段时间的演变，英国现代的船东互保协会一般注册为没有“股本”的，“由保证来限制责任”（limited by guarantee）的有限责任公司。会员不是股票持有人，没有资本，其基本义务是保证分摊相互的保险索赔。<sup>①</sup>

船东互保协会的性质虽然为有限责任公司，但是与其他的商业保险公司具有很多的不同，其中最大的不同在于船东互保协会是非营利性的，互保性质的保险。首先，从它的宗旨来看，如中国船东互保协会保险条款（1999）第 1 条中规定：中国船东互保协会是船东互相保险的组织，其宗旨是维护与保障其会员的信誉与利益，并为其提供各项专业性服务。可见，协会并不以赢取利润为宗旨。其次，从协会收取保费的原则来看，协会收取保费的总的原则是维持资金平衡，即保费收入和投资收入之和与赔付支出和管理费用之和保持平衡。

船东互保协会正如其英文名称——Protection and Indemnity Clubs 所显示的那样，强调船东相互之间的保障和损失补偿。即使现在，从英国高等法院对 Padre

<sup>①</sup> Steven Hazelwood, P&I Handbook ,LLP, p.16



Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库